

УДК 656.615 (477.75)

Потева М.А.

РЕЗЕРВЫ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ АР КРЫМ

Правительство АР Крым представило для широкого общественного обсуждения программу социально-экономического развития АР Крым на период до 2015 г. Предлагаемые в проекте мероприятия заслуживают не формального одобрения, а обстоятельного научного осмысления и расчёта. Цель статьи: обосновать авторский подход к методике определения пропускной способности важнейшего звена региональной экономики – транспорта и определить необходимость дальнейшего перспективного развития морских портов Крыма.

Научная новизна статьи заключается в обосновании организационно-технологических усовершенствований предприятий морского транспорта исходя из потребностей не только регионального рынка, но и расширяющихся международных торговых связей Украины в целом.

Основным видом деятельности морских портов является переработка грузов, доставляемых или отправляемых морскими судами через порт, различного рода погрузочно-разгрузочные операции, а также обслуживание пассажиров, перевозимых морским флотом. Кроме того, в портах обслуживаются морские суда, совершающие транзитные операции. Собственным портовым флотом выполняются местные и каботажные грузовые и пассажирские перевозки. Многие порты не только перегружают строительные материалы, но при наличии необходимой техники, добывают со дна рек, озёр или моря песок, гравий и грузят его для дальнейшей перевозки на транспортные средства. В таком случае порт выполняет операции свойственные добывающей отрасли.

Выполненные в порту в течение определённого времени погрузочно-разгрузочные операции, приём или отправка пассажиров представляют продукцию морского транспорта, измеряемую количеством тонн грузопереработки или отправленных пассажиров. Перевозочная работа порта определяется, соответственно, грузоперевозками, измеряемыми в тонно-километрах (т/км), а пассажиров – в пассажиро-километрах (пас/км). Максимально возможное количество грузопереработки (или грузоперевозки) силами порта представляет его потенциальную пропускную способность. Производственно-пропускная способность порта зависит, прежде всего, от технической (складской и т.п.) оснащённости морского предприятия, наличия достаточного количества и соответствующей квалификации рабочей силы, уровня информационного обеспечения и организации портовой деятельности. Иными словами пропускная способность порта по грузопереработке зависит от следующих факторов:

- 1) мощности погрузочно-разгрузочной техники, её технического состояния;
- 2) наличия и приспособленности для конкретных грузов складской площади;
- 3) наличия соответствующей квалификации рабочей силы;
- 4) уровня обеспеченности порта другими необходимыми производственными ресурсами (электроэнергией, горюче-смазочными материалами, информацией, организационно-управленческими);
- 5) протяженностью и глубинами причальных сооружений.

Результирующая величина пропускной способности порта определяется по какому-либо одному лимитирующему фактору при зафиксированных значениях остальных факторов.

АР Крым имеет благоприятное для развития морского транспорта географическое расположение, омывается Черным и Азовским морями, имеет достаточно протяженное морское побережье, удобные для морских судов бухты. С давних времён сформировались морские торговые и рыболовецкие порты Крыма такие как Керченский, Феодосийский, Ялтинский, Евпаторийский, Севастопольский. Предприятия морского транспорта АР Крым являются владельцами причальных сооружений протяженностью 12979 м., на их балансе находится 97 причалов, из которых 55% - грузовые, 32% - пассажирские и 13% - грузопассажирские. Более трети указанных причалов имеют стационарную механизацию. В общей транспортной системе Крыма доминирующие позиции занимает железнодорожный транспорт. На долю морского транспорта приходится только 3,2% (2003 г.) грузоперевозок и 0,4% - пассажироперевозок. Однако в обслуживании отдельных грузопотоков и пассажирских перевозок морской транспорт имеет исключительное значение и за последние годы

наметилась устойчивая ежегодная тенденция роста грузоперевозок (2003 г. – 30,7%) и пассажироперевозок (соответственно – 18,5%).

Предприятия морского транспорта Крыма, наращивая объёмы грузовых и пассажирских перевозок, повышают свои позиции в общих объёмах морской транспортной продукции Украины, о чём свидетельствуют статистические данные, приведенные в табл. 1 [1, с. 46, 54, 65, 72; 2, с. 6].

Таблица 1. Перевозки грузов и пассажиров морским транспортом АР Крым

		1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.
Перевозка грузов, тыс. т	Украина	6478	6316	8232	8786	8851
	Крым	501	616	472	685	895
	АРК,%	7,7	9,7	5,7	7,8	10,1
Грузооборот, млн. т.км	Украина	14066	8601	10062	8849	9905
	Крым	61	156	176	262	418
	АРК,%	0,4	1,8	1,8	3,0	4,2
Перевозки пассажиров, млн. чел.	Украина	3,1	3,7	5,3	5,4	6,9
	Крым	0,6	0,7	0,7	0,9	1,1
	АРК,%	21	19,6	14	17,5	16,2
Пассажирооборот, млн. пас/км	Украина	50,9	57,8	28,2	38,3	47,8
	Крым	10,2	13,0	9,8	16,9	18,3
	АРК,%	20,0	22,5	34,7	44,1	38,3

Сопоставляя расчётную пропускную способность порта с выполненным объёмом переработки грузов (или отправлением пассажиров) за год можно выявить резервы пропускной способности порта или его „узкие места”, требующие дополнительных капиталовложений и развития.

Оценка степени использования пропускной способности морских портов может быть выполнена только относительно потоков тех или иных конкретных грузов, или видов грузов (насыпные, тарноштучные, наливные, лесные и т.д.). Если же принять позицию некоторых авторов, использующих общий подход, то можно прийти к ошибочному выводу о необходимости или, наоборот, нецелесообразности развития производственных мощностей отдельных морских портов. Например, Ю. Пащенко указывает: «Морские порты Украины могут перерабатывать 120 млн. т грузов в год. Резервы перерабатывающей способности морских портов в целом составляют около 40% - потенциал Украины на сегодня используется только на 50-60% [3, с. 39]. Фактические объёмы переработки грузов морскими портами Украины в 2000 г. составили 91,9 млн. т, а в 2003 г. - 126,9 млн. т. Следовательно, речь может идти не о значительных резервах пропускной способности морских портов, а о необходимости развития портов в целях увеличения их пропускной способности. Такой же вывод напрашивается при анализе состояния материальной базы морских портов и потребностей рынка транспортных услуг морского флота и портов.

Предприятия морского транспорта Крыма представлены морскими портами городов Феодосия, Керчь, Евпатория, Ялта и Севастополь. Преимущественно это морские торговые порты, но в г. Севастополь и Керчь есть и морские рыбные порты.

Порт Евпатория существует столько же лет, сколько город, с бывшим названием Керкенидида, то есть 25 веков. В 1798 г. император Павел I своим манифестом даровал порту Евпатория статус свободного порта. В 1929 г. решением Советского правительства порт был закрыт для иностранных судов. Во время Великой Отечественной войны порт был полностью разрушен и приём судов крымско-кавказской линии осуществлялся на рейде. Отсутствие железнодорожной линии к порту сдерживало его развитие. В 70-х гг. коллектив порта за счет внутренних средств осуществлял реконструкцию причалов, изменил их расположение и значительно расширил. Порт приобрёл защищённую от штормов акваторию. По периметру Каламитского залива сооружено пять пассажирских пирсов для судов местного флота. С 20 октября 1992 г. по решению Кабмина Украины порт Евпатория стал открытым и получил право принятия иностранных судов. Созданы необходимые для этого службы контроля и судового обеспечения. В кратчайший срок было организовано всё необходимое для приёма морских судов типа «ро-ро» с большегрузными автомашинами на борту, следующими через территорию Украины в Россию и западные страны. За последние годы возрос объём грузооборота и переработки грузов, в том числе экспортно-импортных операций и транзитных грузов (табл. 2) [2, с. 17-20].

Ежегодно порт Евпатория обрабатывает от 400 до 500 судов, уступая по их количеству только Керченскому из всех крымских морских портов.

Таблица 2. Переработка грузов в Евпаторийском морском порту (тыс. т)

	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.
Всего грузопереработка	853,2	875,5	597,5	947,0	1082,3
в т.ч. грузов экспортных	20,3	20,1	40,1	50,1	62,0
импортных	23,6	30,2	50,6	61,2	55,8
транзитных	45,4	63,6	88,5	111,2	156,9

Второй вид деятельности Евпаторийского порта связан с добычей строительного песка в озере Донузлав, его складированием и погрузкой на суда и автотранспорт через грузовой район на Северной косе. Причал длиной 150 м и глубиной 6 м позволяет загружать суда типа «река-море» строительным песком. Складская площадь 9000 м² даёт возможность складировать до 100 тыс. т песка.

На Южной косе озера Донузлав имеется грузовой причал длиной 400 м и глубиной 10 м. Кроме Евпаторийского порта добычей песка в озере занимаются различные коммерческие предприятия Киева, Севастополя, которые реализуют песок строительным организациям через Севастопольский и Ялтинский порты. Евпаторийский морской порт не имеет достаточных плавсредств. Учитывая возрастающие объёмы строительных работ в Крыму, спрос на песок остаётся постоянным. Представляется целесообразным централизовать перевозки песка единым портофлотом, что обеспечит прибыльность погрузочно-разгрузочной работы всем портам Крыма. Более того, при наличии морских транспортных судов, появится возможность использовать прямой вариант погрузки, без промежуточного складирования, а значит и лишних расходов по погрузочно-разгрузочным работам, лишних потерь песка во время сильных ветров. Увеличение добычи и отгрузки песка со дна озера Донузлав означает одновременное углубление подходов к причалу. Расчеты экспертов показали, что для реконструкции причала на Северной Косе озера до глубины 15 м необходима выемка по входному каналу к акватории причала около 1,6 млн. м³ грунта, который состоит из песка. Дноуглубление даст возможность заходить в озеро крупнотоннажным судам. Появится возможность привлечь транзитные грузы из России, перегружая их с речных судов. Евпаторийский морской порт имеет перспективные возможности увеличения грузопереработки, не ограничиваясь обработкой паромов из Зонгулдака, теплоходов, обслуживающих бизнес-туры в Стамбул, добычи и отгрузки песка пока что в незначительных объёмах. Государственное объединение «Укрморпорт» создано для оказания помощи (в том числе финансово-кредитной) портам страны. Пять крымских из девятнадцати морских торговых портов Украины заслуживают большего внимания со стороны данного Государственного объединения.

Евпаторийский порт нуждается в значительном обновлении основных фондов, особенно погрузочно-разгрузочной техники, портового флота. Средний износ по всем видам основных фондов составляет 52,7%. Однако погрузочно-разгрузочная техника устарела в большей степени. Грузопассажирский комплекс Евпаторийского порта оборудован: порталными кранами «Ганц», грузоподъёмностью 5/6 т – 2 ед., пневмоколёсным краном «Като» г/п 20 т, гусеничным краном РДК-160 г/п 5-16 т – 2 ед., РДК 25-2 г/п 25 т – 1 ед., автокраном и автопогрузчиками г/п 5 т – 4 ед. [7, с. 173].

Площадь открытых складов 23,5 тыс м² вместимостью свыше 10 тыс. т и крытый склад полезной площадью 200 м². Грузовой район портопункта Донузлав оборудован тремя порталными кранами и двумя бульдозерами. Имеются открытые склады площадью 12 тыс. м², вместимостью 50 тыс. т. Железнодорожной ветки к Евпаторийскому порту нет, хотя ближайшая железнодорожная станция находится в 4 км от порта. Общая пропускная способность составила: грузопассажирского комплекса 1 млн. т в год и грузового района портопункта Донузлав – 500 тыс. т в год. Фактический объём переработки грузов в 2004 г. составил 1277,6 тыс. т (в т. ч. песка 322,2 тыс. т). Таким образом расчётная пропускная способность морского Евпаторийского порта используется на 85,1%, при этом имеются значительные возможности её расширения и более полного использования.

Керченский морской торговый порт расположен на берегу Керченского пролива, соединяющего Черное и Азовское моря. В VI в. до н.э. на месте современной Керчи был древнегреческий город Пантикапей, ставший позднее столицей Боспорского государства, разрушенного впоследствии гуннами. В IX-XI вв. здесь располагался древнерусский город Керчев, который с 1475 г. принадлежал туркам, а в 1774 г. город с крепостью Еникале был присоединён к Российской империи. Город и порт зависел от экспорта хлеба и рыбы. Для развития торгового судоходства в 1874 г. в Керченском проливе был прорыт канал, получивший название Керчь-Еникальский. Кроме морского торгового порта, Керченской паромной переправы (порт Крым), здесь имеется Керченский рыбный порт. Датой основания Керченского морского торгового порта считается 10 октября 1821 г. Порт открыт для захода судов круглый год. К его причалам могут подходить суда длиной до 200 м, с осадкой 8,3 м. Порт оснащён современными погрузочно-

разгрузочными машинами, позволяющими перерабатывать генеральные грузы, навалочные грузы, контейнеры, колесную автотехнику, зерно насыпью. Общие объёмы переработки грузов в Керченском порту ежегодно возрастает (табл. 3) [2, с. 17; 7, с. 232].

Таблица 3. Переработка грузов в Керченском регионе (тыс. т)

	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.
Всего по региону Керчь	1354,0	1509,4	1608,3	2818,1
в т.ч. в Керченском морском порту	1160,0	1183,1	1270,7	1708,9

В Керченском морском порту один производственный перегрузочный комплекс, располагающий семью причалами общей длиной 1354 м. Подъездные железнодорожные пути позволяют обрабатывать грузы по причальному фронту и в тылу. В 2003 г. началось строительство элеватора (первая очередь с единовременным хранением 20 тыс. т зерна). Общая площадь открытых складов 139,6 тыс. м². В порту 8 крытых складов для хранения генеральных грузов (общая площадь 10627 м²). Для выполнения погрузочно-разгрузочных операций порт оснащён 30 порталными кранами, двумя автокранами, значительное количество автопогрузчиков и другой механизации. Расчётная мощность порта по переработке грузов определена в размере 2,5 млн. т грузов в год. Фактическое использование пропускной способности в 2004 г. составило 80%.

Феодосийский морской торговый порт - универсальный порт с широкой номенклатурой перерабатываемых грузов. Первые сведения о прошлом города и порта восходят к VI в. до н.э. После присоединения Крыма к России город с 1798 г. в течение 12 лет пользовался статусом «порто-франко». В конце XIX в. развитие порта связано с возросшим потоком судов. Назрела необходимость в новом порте. Его строительство велось с 1892 г. по 1895 г. В настоящее время порт хорошо механизирован, имеет разветвлённую сеть железнодорожных путей. С 1992 г. Феодосийский порт открыт для приёма иностранных судов. Порт расположен в западной части незамерзающего Феодосийского залива Черного моря. Глубина в заливе до 24 м. Глубины на внешнем рейде 17-20 м. Акватория порта представляет водное пространство, ограниченное со стороны берега широким молотом и частью набережной Десантников. Акватория порта включает часть водного пространства у рейдовых Северного и Южного нефтеналивных причалов, нефтепирса, в районе перевалочной нефтебазы №1.

Феодосийский порт занимает второе место в Украине по степени перевалки нефти и нефтепродуктов. Порт принимает и обслуживает лихтеровозы, суда «ро-ро», сухогрузные суда, грузоподъёмностью 10-25 тыс. т. Объёмы переработки грузов в Феодосийском морском торговом порту за последние годы имеют устойчивую тенденцию роста (табл. 4) [7, с. 411].

Таблица 4. Переработка грузов в Феодосийском морском торговом порту (тыс. т)

	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.
Грузы навалочные и насыпные	219,9	188,0	210,5	244,7	521,7
• строительные	152,5	137,4	204,9	244,7	441,8
• минеральные удобрения	67,4	26,4	-	-	-
• зерно	-	24,2	5,6	-	79,9
Тарно-штучные	286,5	222,0	217,6	169,7	193,1
• металлы	262,3	207,4	213,5	167,3	175,3
Минеральные удобрения	18,9	14,0	-	-	12,5
Нефтеналивные	2250	4010,5	4245,8	3583,6	6022,9
ВСЕГО	2756,4	4420,5	4673,9	3998	6737,7

Через Феодосийский морской порт ежегодно отправляется до 1000 тыс.т экспортных грузов. В порту два грузовых района. Один предназначен для перевозки сухих грузов, другой – для нефти и нефтепродуктов. При существующей технической и складской оснащённости Феодосийский морской торговый порт способен перерабатывать до 11,25 млн. т грузов в год, в том числе 1,25 млн. т – сухогрузов. Таким образом, пропускная способность порта по нефтеналивным грузам используется на 60%, а по сухогрузам – на 53%. В целях расширения возможности обработки крупнотоннажных судов с осадкой до 12 м планируется расширение причалов №1,2,3 на 30-50 м. Это позволит значительно увеличить складские площади грузового участка.

Ялтинский морской торговый порт - преимущественно пассажирский порт, обслуживающий отечественные и иностранные круизные суда, осуществляет собственным портовым флотом перевозки

пассажирах между населёнными пунктами Южного берега Крыма. В 1986 г. в порту введён в эксплуатацию современный перегрузочный комплекс в Массандре, способный перерабатывать до 2 млн. т грузов в год. Грузопассажирский комплекс Массандры включает грузовой причал, оснащённый тремя кранами «Ганц» порталный (грузоподъёмностью 5-6 т) и «Альбатрос» (грузоподъёмностью 10-20 т). В распоряжении порта плавучий кран ПК – 87 (грузоподъёмностью 100 т), автопогрузчики. В порту отдельный причал для судов типа «ро-ро» и паромов. Площадь открытых складов – 15 тыс. м². На грузопассажирском комплексе имеется таможенно-лицензионный склад площадью 1150 м². Порт остро нуждается в развитии складской инфраструктуры с целью увеличения объёма грузопотоков. Однако наиболее перспективным является развитие мощностей по обслуживанию пассажирских перевозок.

Ялтинский порт, являющийся и судоходной компанией, ведёт работу по обновлению грузового и пассажирского флота заграничного плавания. Планируется реконструкция флота заграничного плавания, пассажирского комплекса с целью обеспечения приёма в порту крупных пассажирских судов длиной более 300 м, осадкой более 10 м. Суда портофлота в доперестроечные годы перевозили до 6 млн. пассажиров в год. В настоящее время флот порта перевозит до 1,5 млн. пассажиров в год. Порт имеет многочисленные оборудованные портопункты и причалы – Форос, Симеиз, Алушка, Мисхор, Ласточкино гнездо, Золотой пляж, Ливадия, Интурист, Никитский ботанический сад, Донбасс, Морис Торез, Гурзуф, Фрунзенское, Рабочий уголок, Алушта, Малореченское, Рыбачье, Морское, Судак.

Севастопольский морской рыбный порт создан в 1964 г. и первоначально специализировался на переработке рыбной продукции. В настоящее время порт перерабатывает, кроме рыбной продукции, металлы, нефтеналивные и другие грузы. С 1992 г. порт открыт для захода иностранных судов. Компания «Югторсан» перерабатывает нефть и нефтепродукты на нефтеналивном причале порта. В 2002 г. грузооборот порта составил 2647 тыс. т, в том числе наливные грузы – 1550 тыс. т, черные металлы – 981 тыс. т. Рыбной продукции переработано менее 30 тыс. т. В порту имеются грузовой район, расположенный на восточном берегу Камышовых бухты и нефтеналивной район (нефтебаза) – на западном берегу. Причалы морского рыбного порта №210, 211 оборудованы тремя железнодорожными ветками, причалы №216, 217 – двумя, а тыловые площади причалов №218–220 – одной железнодорожной веткой. Общая площадь закрытых неотапливаемых складов – 6180 м², закрытых отапливаемых – 20000 м², складов-навесов – 1355 м² и открытых складов – 27211 м². В порту имеется холодильник на 5010 т грузов. Нефтебаза оснащена тремя ёмкостями для жидкого топлива объёмом 360 м³. На кордоне и в тылу причалов установлено 23 порталных крана типа «Ганц», «Форель», «КПП», «Альбатрос» и козловой кран грузоподъёмностью 50 т. Планируется построить причальную линию длиной 400 м с проектными глубинами 11,5 м, что позволит обрабатывать суда грузоподъёмностью до 50 тыс. т. Кроме того, планируется строительство комплекса для переработки металлопродукции, угля и кокса предприятий Донецкого региона.

Севастопольский морской торговый порт имеет незначительный объём грузопереработки (в 2002 г. – 307,4 тыс. т). Порт перерабатывает около 100 тыс. т тарно-штучных грузов, 150 тыс. т нефтеналивных, 60 тыс. т строительных материалов (песок) и 65 тыс. т металлолома. В целях выявления резервов пропускной способности и анализа степени её использования проанализируем динамику объёмов переработки грузов в морских портах по регионам АР Крым. Статистические отчётные данные за 1999-2003 гг. показывают существенный рост грузопереработки (табл. 5) [1, с. 47].

Таблица 5. Переработка грузов по регионам (тыс. т)

	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.
ВСЕГО	6753,8	7173,9	6359,3	10695,5	16017,1
Феодосия	4420,5	4673,9	3998,0	6737,7	11067,2
Керчь	1354,0	1509,4	1608,3	2818,1	3649,5
Евпатория	853,2	875,5	597,5	947,0	1082,8
Ялта	102,7	115,1	155,5	190,7	217,6

За период с 1999 по 2003 гг. объём грузопереработки вырос в 2,37 раза. Наиболее значительно возросли объёмы переработки грузов в Керченском морском порту (в 2,69 раза), в Феодосийском (в 2,5 раза). Их удельный вес в общем объёме грузопереработки составил, соответственно, 22,8% и 69,1%.

Однако каждый из морских портов Крыма имеет свою доминирующую специализацию в переработке грузов, характеристика которой приведена выше. Анализ существующих мощностей морских портов и их сопоставление с объёмами реальных грузопотоков показали, что порты Крыма

далеко не в полной мере используют погрузочно-разгрузочное, складское оборудование, транспортный флот (табл. 6).

Таблица 6. Анализ резервов пропускной способности портов АР Крым

	Всего грузов, тыс. т	в том числе	
		сухогрузы	наливные
Предъявлено для переработки грузов в 2003г.	16017,1	4938,9	11078,2
Суммарная пропускная способность портов по грузопереработке	20300	8300	12000
Резервы пропускной способности портов по грузопереработке	4283	3361	922

Как видно из табл. 6, морские порты Крыма имеют достаточно немалые резервы пропускной способности по переработке грузов. Такой вывод приобретает особое значение в условиях формирования единой транспортной системы стран Черноморского экономического сотрудничества.

Учитывая резервы пропускной способности морских портов Крыма, тенденции последних лет увеличения сложившихся грузопотоков и перспективы возникновения дополнительных потоков через морские порты полуострова, считаем необходимым: 1) усовершенствовать коммерческо-маркетинговую деятельность портов по привлечению дополнительных грузопотоков; 2) продолжить политику руководства морских портов, Министерства транспорта Украины по формированию портово-производственных комплексов в Крыму; 3) включить в программу развития транспортного комплекса Крыма приобретение Украиной дополнительных единиц морского флота, в том числе судов типа „ро-ро” для осуществления морских перевозок на паритетных началах со странами Черноморского бассейна.

Литература

1. Транспорт і зв'язок Автономної республіки Крим. Статистичний збірник. Держкомстат України. Головне управління статистики в АРК. м. Сімферополь. - 2004. - 169 с.
2. Діяльність морського транспорту АР Крим. Статистичний збірник. Головне управління статистики в Автономній республіці Крим, м.Сімферополь, 2004. - 42 с.
3. Пашенко Ю. Транспортная политика Украины // Экономика Украины.- 2001. - №12. - С. 39.
4. Скворцов Г. Пути стабилизации морского и речного транспорта в Украине // Порты Украины. - 2003. - №4. - С. 8-10.
5. Порты Украины в 2002 г // Порты Украины. - 2003. - №1. - С. 44-48.
6. Підсумки діяльності транспортного комплексу АР Крим у 2003 році. Статистичний огляд. м. Сімферополь, 2004. - 49 с.
7. Все о портах Украины. Справочник. Издательство „Порты Украины” под ред. Ильницького К., Одесса, 2003. - 664 с.

УДК 332.14:330.123 (477.75)

Круглова М.В.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ КАК ОСНОВНОЙ МЕТОД ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ РЫНКА УСЛУГ В АР КРЫМ

Сфера услуг является одной из главных составляющих экономики АР Крым, где образуется не менее трети валовой добавленной стоимости. По объему реализации она занимает одно из ведущих мест, опережая розничный товарооборот юридических лиц.

Наибольший интерес в АР Крым представляют услуги рекреационного комплекса и туризма. На сегодняшний день процесс вхождения данного комплекса в мировой рынок услуг сдерживается рядом факторов, в том числе и недостатками государственной политики в области туризма, отставанием отрасли от зарубежных аналогов. В такой ситуации все большего внимания требуют вопросы стратегического планирования. А.П. Дурович в своей работе «Маркетинг в туризме» отмечал, что невозможно установить максимально возможную планомерность и пропорциональность в туристической деятельности без продуманного и всеобъемлющего планирования. Без него трудно добиться согласованных действий в области туризма, сложно поддерживать приоритетность направления деятельности. Стратегическое